

THE WIND

Periódico Mensual de Libre Distribucion Año II N°15 / 2008



Indice

Carrovelismo	3	Mundial 2008
Kitebuggy	4 y 5	Catamaranes
Kitesurf	6 y 7	Travesía
Face to...	8	Classic Pinamar 08 Tecnica
KiteBeach	9	Imágenes
Parapente	10	Paraciadas de Emergencia

Editorial

Si... esta temporada definitivamente marco el estallido que tiene el Kite Surf en nuestro país. Los medios, las marcas y gran cantidad de nuevos raiders le dieron el Si definitivo. A tal efecto la Asociación Argentina de Kite esta trabajando arduamente para que el deporte se convierta en totalmente seguro. Legislaciones, reglamentos, próximamente la Federación... realmente un trabajo titánico. La KiteBeach aporta con la formación de instructores a partir de un revolucionario método de enseñanza y todo apunta a la practica segura del deporte. Los chicos del KiteBuggy siguen rodando y en este caso nos cuentan una de las tantas travesías que se vienen realizando. Rada Tilly es sede del Mundial de Carrovelismo y tenemos todos los avances previos. (en el próximo numero de The Wind toda la info y los resultados). Siguen los notas de Parapente, siguen las imágenes de los eventos (esta ves el Classic Pinamar 2008), siguen las noticias... sigue soplando el viento!!

El viento nos une!!
The Wind



¿Querés ser corresponsal de The Wind?



Las páginas de nuestra publicación se hallan abiertas a todos aquellos que habiendo realizado alguna aventura, travesía, practiquen deportes de viento, realicen actividades afines a nuestra temática, o tengan

alguna noticia o fotos del ambiente y quieran compartirla, puedan hacerlo en nuestras paginas.

Es condición indispensable que el material escrito no sea ofensivo a personas o instituciones.

Las notas deben estar firmadas por autor y acompañada de sus datos personales completos, junto con fotos en alta definición. Para comunicarse con nosotros pueden hacerlo a nuestra casilla de e-mail:

thewind@thewind.com.ar

Medicina Tradicional China
Tratamiento de lesiones y traumatismos
de forma natural y sin
medicamentos.



Guillermo Martin
Tel: (011) 4861-1063
medchina@hotmail.com

Año II N° 15
Staff

Director

Jorge Alvarez

Propietarios

Jorge Alvarez
Ma. de los Angeles
Martínez

Redactores - Colaboradores

Lara Alvarez
Juan Jose Rodriguez
Javier Palazzo
Beto Anido
Mario Sampaolosi
Mariano Insua

Distribución

The Wind

Diseño en Comunicación Visual

Giannattasio Paola

Fotografía

Ma. de los Angeles Martínez

Impreso

Agencia periodística Cid
Diario del Viajero
Av. de Mayo 666 Bs. As.
Tel: 4331-5050/4343-0886
Líneas Rotativas
Fax: 4342-4852

Periódico de Turismo Alternativo,
deportes extremos y medio
ambiente.
Registro de la Propiedad
Intelectual en tramite.

Queda prohibida la reproducción
no autorizada total o parcial
de los textos publicados, mapas,
ilustraciones y gráficos incluidos
en esta edición.

The Wind
no se hace responsable de las
opiniones vertidas
en los artículos firmados,
los mismos son responsabilidad
de sus propios autores.
Las consecuencias
de practicar deportes extremos
pueden ser muy peligrosas.
Las notas publicadas en este
medio no reemplazan la debida
instrucción por parte de personas
idóneas.

Todo el staff de The Wind
colabora ad-honorem, si quieres
colaborar con nosotros
mandanos un mail.

thewind@tutopia.com
thewind@thewind.com.ar

Te apasiona la montaña?
Disfrutas de los deportes
extremos?
Tus vacaciones las piensas en
función del Turismo Aventura?
Entonces no dejes de leer

al borde

www.alborde.com.ar

CarroVelismo



mundial argentina 2008

INICIOS

El carrovelismo es un deporte de apenas 110 años y casi 4 milenios de historia. La misteriosa y legendaria civilización Egipcia supo del potencial de Eolo y fué el Faraón Amenemhat II, tercer rey egipcio de la Dinastía XII entre 1929 y 1895 AC, quien movilizó tropas y esclavos a las canteras de Wadi Hammamat. En aquel entonces el dominio de las canteras era un punto clave en el giro comercial de la época. La rapidez y eficiencia de la conquista pacífica no solo aseguraba un prospero futuro sino una demostración de poder, autoridad y astucia a los reyes. Esos fueron los verdaderos comienzos del carrovelismo.

MUNDIALES

Si bien el deporte comenzó sobre finales del siglo XIX, el primer campeonato Mundial se llevó a cabo en 1975. Desde aquel entonces se disputaron 10 Campeonatos Mundiales y solo una vez fuera de continente Europeo, en 2002, en Estados Unidos. Argentina será en **Febrero de 2008** (del 10 al 16) la segunda anfitriona no europea en convertirse en sede mundialista. Lo hará en el Centro costero de la Patagonia, en la ciudad de Rada Tilly.

DEPORTE EXTREMO

El carrovelismo es un deporte extremo para quienes lo practican. La disciplina se lleva a cabo en desiertos y playas, y la evolución tecnológica y de



diseño ha permitido que hoy, los carros a vela puedan alcanzar velocidades de más de 180 Km/h, solo con el empuje del viento.

El máximo registro de velocidad lo tiene el norteamericano Bob Schumacher que en marzo de 1999, en los desiertos de Nevada, Estados Unidos., alcanzó los 189 Km/h, destronando al francés Bertrand Lambert que tenía 157 Km/h. El record de Schumacher es imbatible hasta la fecha.

DESARROLLO EN ARGENTINA

El carrovelismo nació en nuestro país en la década del 60, en Pampa del Leoncito, provincia de San Juan, cuando un apasionado inmigrante Belga llamado Johan Byttebier, decidió poner en práctica lo que en su país natal era una costumbre. Así a mediados de la década del 70, el deporte ya se había instalado en esa provincia y comenzaba a crecer entre los patagónicos que, sin perder tiempo, empezaron con los primeros modelos hasta llegar a organizarse institucionalmente con calendarios de competencia que hoy son regulares e internacionalmente reconocidos.

FUNCIONAMIENTO

El principio de funcionamiento de un Carro a vela es idéntico al de un Veleiro, pero con una característica que lo distingue: Un carro a vela puede multiplicar hasta 7

veces la velocidad del viento que lo impulsa. Los efectos de pérdida por rozamiento son menores en un carro que en un veleiro y la estabilidad del mástil respecto al suelo hace que los principios aerodinámicos que se aplican tengan mayor performance.

Los carros modernos se construyen con materiales compuestos y livianos, con grandes inversiones en diseño y resistencia mecánica que permiten superar barreras increíbles.

COMPARACION CARRO-VELERO

Así como dominar un auto de carreras requiere de práctica y pericia, lo mismo ocurre con un veleiro de competencia, donde son muchos los factores que dominan los resultados.

Un carro a vela tiene una mezcla de ambas disciplinas, con la ventaja de ser lo suficientemente simple para que cualquier persona con mínimos conocimientos previos pueda dominarlo. El vehículo en sí puede compararse a la estructura básica de un automóvil, donde su motor lo conforma una vela, y el combustible empleado es el viento.

LA COMPETENCIA

Las competencias de carrovelismo se denominan regatas al igual que en la náutica. El método de puntuación se efectúa por tantos puntos en contra como resulte la ubicación del piloto, a excepción del primero que tiene cero puntos. Luego de totalizar 4 regatas puede descartarse el peor puntaje y cuando se superen las 8, pueden descartarse los dos peores puntajes para recomponer nuevos resultados. Las penalizaciones también se computan con puntos en contra y pueden llegar a la descalificación del campeonato. Otro aspecto que tiene que ver con la penalización es el estricto control de alcohol y drogas que se realiza desde el año 2006, para cumplir con la filosofía del juego limpio y seguro.

MAS HISTORIA DE LOS MUNDIALES

A la fecha se han realizado 10 campeonatos Mundiales, de los cuales 9 fueron disputados en Continente Europeo y uno en Estados Unidos. El primer Campeonato Mundial se disputó en 1975 en Alemania, luego siguieron Bélgica en el 80, Francia en el 81, Inglaterra en el 87, Alemania

nuevamente en el 93, Bélgica repitió en el 98 para celebrar los 100 años de la primera competencia, Holanda en el año 2000, Estados Unidos en el 2002, una tercera oportunidad para los Alemanes en el 2004 y la segunda realización en Francia en 2004. Argentina participó desde el año 1987 en 7 de los 10 campeonatos mundiales y la Asociación Patagónica de Carrovelismo lo hizo en 6 ocasiones consecutivas.

DESARROLLO EN EL MUNDO

El carrovelismo es un deporte sumamente desarrollado en Europa, pero quienes llevan la delantera son los Franceses. Estos poseen un total de 300.000 practicantes registrados en la Federación Francesa, con 25.000 Licencias de las cuales 2000 participan en competencias regulares en todo el año deportivo. Francia posee 125 Clubes oficiales, y 34 Escuelas de Carrovelismo a lo largo de sus costas con más de 650 profesionales e instructores de práctica. La actividad está dividida en 6 ligas regionales que compiten por el título francés. Además Francia logró en el año 2004 11 títulos mundiales en las diferentes categorías oficiales de la Federación Internacional, entre los que se incluyen las categorías Damas.



Playas de Rada Tilly sede del Mundial



Texto y Fotos
Juan Jose Rodriguez



KiteBuggy

travesías...

Javier nos cuenta a modo de relato fantástico una travesía que realizo en solitario uniendo las localidades de Miramar con Arenas Verdes.

Ya tengo **Miramar - Centinela**. Es de noche, estoy muy cansado y me pregunto si al día siguiente podré hacer una travesía más larga. Por Google Earth podía verse que no había acantilados más allá de Centinela. Era útil saberlo, pero no suficiente para declarar transitable una playa (1)...

Nada más. No pude conseguir más datos, nadie me podía decir nada sobre la segunda mitad de la travesía que quería hacer!

¿Y qué? Así es una aventura. Ese día me había invadido el filósofo. Si todo está planeado, si nada puede fallar o salir mal, si conocemos todo con lo que nos vamos a encontrar, eso no es aventura, se llama turismo (2).

¿Entonces? Tengo 30 km entre los puntos más alejados. Si alguna condición no me permite avanzar, a lo sumo tendré que caminar 15km hasta el punto más cercano. Son 3 horas, así que necesito comida y abrigo para una eventual noche. Y salí.

El pistola (yo) trató de hacer la travesía con la misma vela que el día anterior. En Miramar armé la Quad 1.6 plus. La salida? Monumental, como siempre. Gente aclamando por todos lados y un coro de señoritas ardientes haciendo saltitos cortos, excitadas.

Ya salgo chicas. Levanté la vela con gran precisión y profesionalidad para salir a toda marcha. Avancé lo justo (3) para entender lo equivocado que estaba, con esa vela no podía avanzar a más de 20 km/h. A cambiar la vela. Desplegué la gran HQ Crossfire 3.2, esta vela es un cañonazo. Ya salgo señor, por favor calme a esas chicas. Segunda salida, un éxito.

No me detendré en el relato del tramo Miramar - Centinela, porque ya les conté la del día anterior (en el cuadro adjunto que acompaña este relato). El trayecto fue igual, pero con un cierto sabor sutil a repetido... Solo diré que al pasar por Mar del Sur el coro de jóvenes entusiastas, aquellas de saltos cortitos, estaba esperándome para verme pasar, veloz, y desaparecer en el horizonte. Un lobo.

Cuando llegué a Centinela del Mar se me acercaron todos. Digo todos. Es decir las dos personas que estaban en la playa y dos más sobre el acantilado. En ese momento saqué la única foto de toda la travesía. ¿Nos sacarías una foto a mi novia y a mí? Está bueno eso que hacés con el carrito.

Se vino un segundo cambio de vela. Sucede que la HQ empuja bárbaro y había bastante viento, pero cuando voy empopado necesito una vela mucho más grande que cuando voy de través. Esto genera situaciones algo peligrosas estando parado, porque realmente estaba pasado de vela, pero en marcha la potencia era adecuada. El peligro es que el buggy se trabe, ahí te sacan de las toscas en pedacitos. Así que levanté la PKD

Century 4.5 y comencé la segunda mitad de la travesía dejando atrás el arroyo La Nutria Mansa (4).

De aquí en adelante todo fue más difícil. No conocía las playas, no sabía si se cortaban, seguía empopado y pronto apareció el condimento que faltaba: viento arrachado. La Century es una vela de alta performance, tiene un comportamiento muy impulsivo y no le gustan las rachas. Una excelente vela que en estas condiciones me tuvo al filo todo el viaje.

La paya fue cambiando mucho, algunos tramos son ondulados, y otros son pistas increíblemente anchas y firmes. Por momentos aparecen tramos bastante blandos, a los que había que pasar rápido, tratando de no quedarse enterrado y salir despedido. A veces el suelo se cubre de piedras pequeñas con algo de arena, es muy fácil atascarse en esas zonas. Hay que pasar por unos siete arroyos, todos andando. Sobre el final hay una boya y un barco al que le pasé por encima. ¿??

Allá a lo lejos veo unos cuantos vehículos acercándose ¿acá? ¿puede ser? Efectivamente, unas camionetas 4x4 se acercaban, ¿podrá tratarse del coro señoritas exitadas? No puede ser que las chicas hayan venido hasta acá solo para alentarme!!! Y no. No era. En su lugar unos formidos muchachones hacían una travesía similar a esta.

Ahí se fueron las camionetas dejando atrás una estela de libertad y sus huellas, que me complicaron bastante la vida en los lugares de arena suelta... un saludo a las 4x4!!!! Más adelante pasé el arroyo El Moro, unopoco más profundo que los anteriores donde la Century se plegó y casi tocó el agua. Solo un movimiento rápido, preciso, de gran calidad artística y sobre todo colmado de culo, me permitió evitar la mojada.

Más adelante se me cruzaron unas zonas de médanos muy interesantes que me llamaban. Pero pude sobreponerme, encendí el handie y logré tranquilizar a la Lore, que me esperaba desde hacía dos horas (5).

Lo más complicado fue doblar un cabo a unos 5 km de Arenas Verdes. El piso estaba muy blando y no me quería acercar mucho a la tosca, por las dudas, pero toda la travesía es posible!!!

Con las últimas luces del día llegué a Arenas Verdes luego de recorrer 70 km de playas casi desérticas. Me esperaban Lore y Mailen. Cuando llegué una multitud me aclamaba abrumadoramente, sonaron trompetas y fuegos artificiales poblaron el cielo de colores y sonidos!!!!. Luego Lore me aclararía que debí haberlo imaginado.

Lo que sea, hice algo que me llenó de satisfacción y espero poder compartir nuevas travesías con los pilotos que se le animen a los lugares no explorados!!!! (6).

(1) Ni hablar, algunas playas eran bastante complicadas, aunque desde el satélite se veían hermosas...

(2) O turismo aventura como les gusta llamarlo a los aventureros de excursiones pagas.

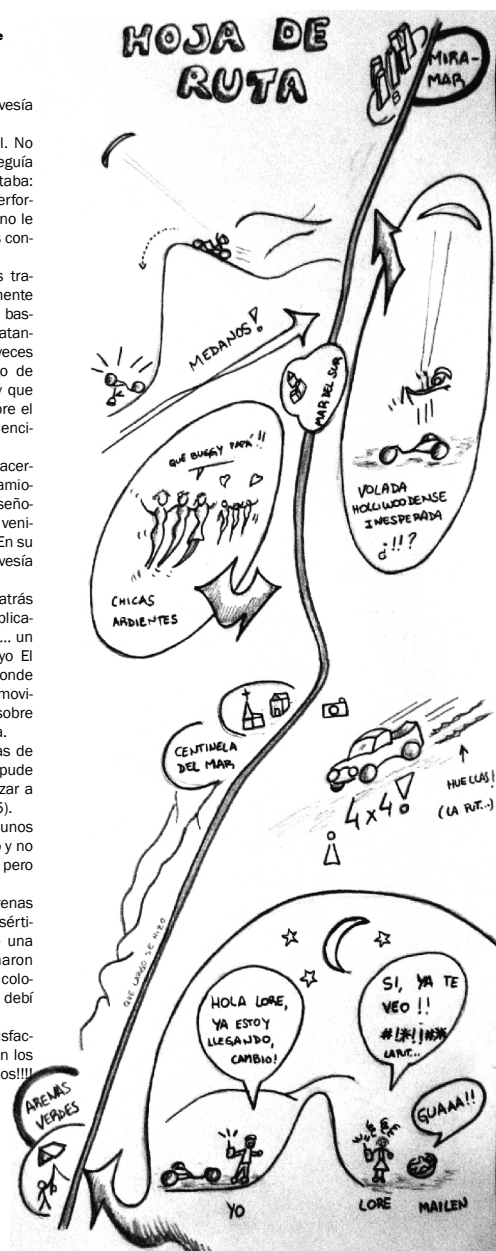
(3) 50 metros.

(4) Sin comentarios.

(5) Le dije que tardaría unas dos horas o un poco más, pero tardé como cuatro...

Pobre Lore.

(6) Igualmente Viedma sigue siendo la mejor travesía de todas.



mas KiteBuggy...

miramar - centinela del mar



Miramar - Mar del Sur (12 km)

El primer día salí de Miramar rumbo a Mar del Sur. Hay unos médanos bastante lindos y toda la paya es transitable hasta llegar a Mar del Sur. Hay que sortear tres arroyos. El primero (de la ballena) hace una laguna poco antes de desembocar en el mar, pero ninguno de los tres presenta problemas. Justo antes de llegar a Mar del Sur aparecen unas rocas que hay que pasar por arriba de la duna.

Todo el trayecto fui empopado con la cquad 1.6 "plus" (+/-2.0). Iba con bastante potencia, pero esta vela es muy controlable y llegué cómodo.

Hice casi todo el camino por encima de los médanos, siguiendo unos senderos de cuatris. Está muy bueno. Todo tranquilo.

Mar del Sur - Centinela del Mar (23 km)

Ese mismo día seguí la travesía hasta Centinela del Mar. Tenía dos noticias: la uno, que alguien la había hecho a caballo y la dos, que tiene importantes acantilados. Los acantilados y la famosa erosión de las playas, me invitaron amablemente a esperar la bajada del mar. Esperé tomando mate y me mandé en plena bajamar.

Pese a mi bajísimo perfil, la salida fue bastante pintoresca. Tenía una banda que me seguía de un lado a otro y les hice un par de coleaditas en agradecimiento. Qué popular que soy, carajo.

Al principio, frente al pueblo, hay una zona de playas muy cortas que sin duda son intrasitables en pleamar. Rodé tranquilo hasta donde terminan las cons-

trucciones, ahí se interpone una saliente conocida como "la gruta de la virgen" o "algo de la virgen", pero mejor digamos "gruta". No se puede inventar nada, hay que bajarse del carro y caminar 10 metros entre las piedras, subir el médano y bajar del otro lado.

Un poco más adelante me encontré con una situación similar, aunque sin virgen, pero divisé a tiempo una subida y pude pasar la saliente limpiamente. Un gato.

A partir de allí a la playa le crecen unos médanos lindísimos y sin vegetación. ¿Qué hago? ¿Ando un rato o sigo? Y bueno, ando.

No, mejor sigo. Pero primero ando un rato. Más adelante nacen algunas pocas playas que sin duda desaparecen cuando el agua sube. Estiré el cogote pero no pude ver por encima de los acantilados, así que no puedo asegurar que haya posibilidad de rodar por arriba. Lo más probable es que sí. Son las menos, casi siempre hay muy buena amplitud plaiyística.

Y llegué a Centinela. Un pueblo (denominación ciertamente generosa) que tiene mucho para dar, pero por lo pronto se limita a estar ahí. Y este último dato no es un detalle menor para alguien que lo tenía como destino.

Esta segunda travesía fue mucho mejor que la anterior, paisajes agrestes, playas desérticas, solitarias, naturales, sin modificación. Playas, viento y un buggy rodando hacia el sur.

Javier Palazzo.

ALTO Vuelo KITES

COMETAS INFANTILES - SPORT KITES - POWER KITES
representante oficial de **PKD** power kites en Argentina

www.altovuelo.com

PREPARATE PARA LO QUE VENE

master Aventura

TODO SOBRE DEPORTES
DE AVENTURA Y EXTREMOS!!!

- NOTAS / EVENTOS
- CALENDARIO
- BENEFICIOS
- ENTRENAMIENTO Y SALUD

... Y NO TE PIERDAS
LA SECCION DEPORTES
DE VIENTOS DE
THE WIND

ENTRA Y SE PARTE DE...
WWW.MASTRAVENTURA.COM

VAMOS A DESPERTAR EL CUERPO Y LA MENTE!!!

GoodWind

EXTREME SHOP & SERVICE

kitesurf - windsurf - wakeboard - snowboard - surf - acc. náuticos



VENTA Y REPARACIÓN - SERVICIO POST VENTA
EL MEJOR ASESORAMIENTO

ESTE VERANO NO TE QUEDES AFUERA
ESCUELA DE KITE
CURSOS PERSONALIZADOS

Instructores: 0291 - 154064229 Diego
Llámanos! 0291 - 154067877 Fabrizio

WWW.GOOD-WIND.COM.AR
Avellaneda 625 | 0291 - 4002815 / 156411530
E-mail: info@good-wind.com.ar
Bahía Blanca - Argentina

Kitesurf

Durante el fin de semana del 26 y 27 de Enero (2008) se desarrolló en el balneario Sport Beach en Pinamar Norte, el **Kite Classic de Pinamar versión 2008**. Los kites comenzaron a darse cita en el lugar hasta que a las 13 hs se cerraron las inscripciones, con un total de 58 inscriptos en las categorías Amateurs, Intermedia, Pro y Damas. Esta última categoría - no competitiva, se convocó con fines de ir generando el grupo de chicas que en algún momento serán las representativas del kitesurfing nacional.

El evento constituyó la **cuarta fecha** del Ranking Nacional de Kite 2007 / 2008 que finaliza en marzo próximo, otorgando al ganador el título de Campeón Argentino en su categoría. La organización en tierra estuvo a cargo de **Save The Whale**, escuela de kite anfióna que viene convocando a este clásico desde el 2002, mientras que en lo deportivo las actividades fueron desarrolladas por la **AAK** - Asociación Argentina de Kite, asociación civil, directriz de la práctica del kiteboard en Argentina.

Las series se iniciaron a las 14:00 en la clase **Free Style** con baterías de participantes de la categoría Intermedia, mechadas con algunas de **Pro** y de **Amateurs**. El tiempo soleado con ligeros nubarrones acompañó en las dos jornadas con una temperatura de 26 grados y viento constante del NE (side shore de izquierda) con una intensidad entre los **18 y 20 nudos**. La ola no superó el metro de altura.

En ambas categorías se vieron excelentes maniobras de mucha adrenalina, tanto para los participantes como para los entusiastas espectadores. Se ejecutaron varios repertorios de maniobras en las que los riders se desenganchaban el kite del arnés, y ejecutaban saltos con rotaciones del cuerpo en diferentes planos, a la vez que pasaban el kite de mano mientras producían giros de 360 grados en relación al kite en plena potencia, saltos horizontales tipo superman con giros también horizontales, (loops, spin, railey, s-bend, tantrum, kite loops, etc).

En la primer jornada se disputaron un total de 29 series, cada una de ellas de 6 minutos de duración y con un tiempo de transición de 3 minutos. Las series se sucedieron sin solución de continuidad hasta las 20 hs. en que se llegó a la primer semifinal de Pro entre **Tino Ferrari** y **Juan Canale**, quedando este último en primer lugar.

El domingo, después de una jornada agotadora y la fiesta en el Club Mod de Pinamar, los riders fueron un poco más remolones y la actividad se retomó a las 14 hs.. El clima, viento, ola, todo seguía igual que en el día anterior pero con algunas nubes amenazantes. Las primeras series fueron de Amateurs, llegando a las semifinales y final. A continuación ocurrió algo similar con Intermedia y promediando la tarde el turno fue para las féminas que lucieron sus estilos y presencia en una **Expression Session** de unos 30 minutos aproximadamente.

Sobre el final de la tarde llegó el momento más esperado, en el que dieron comienzo las etapas semifinales y final de Pro.

Hubo una muy reñida semifinal entre quienes disputaban el repechaje o doble eliminación, en la que participaron: **Marcos Mafía** (el más joven de Pro), **Cristian Kaslin** (el más veterano de Pro - 31 años, Campeón Argentino Pro 2006) y **Tino Ferrari** (Campeón Argentino Pro 2003 y 2004). La final fue digna de un campeonato de nivel internacional, muy aplaudida y emocionante, entre **Tino Ferrari** y **Juan Canale** (aspirante a quedarse con el Campeonato Argentino Pro).

Los resultados finales fueron los siguientes:

AMATEURS:

- 1ro.:** Luciano Dalla Salda
2do.: Ariel Menna
3ro.: Martín Issouribehere (El Naufrago)
4to.: Gonzalo Sanchez.

INTERMEDIA:

- 1ro.:** Eusebio Todeschini (Chevo)
2do.: Sebastián Skrypnik (Sputnik)
3ro.: Juan Manuel Adán Tolomei
4to.: Juan Pipkin

DAMAS (Expression Session - no competitiva)

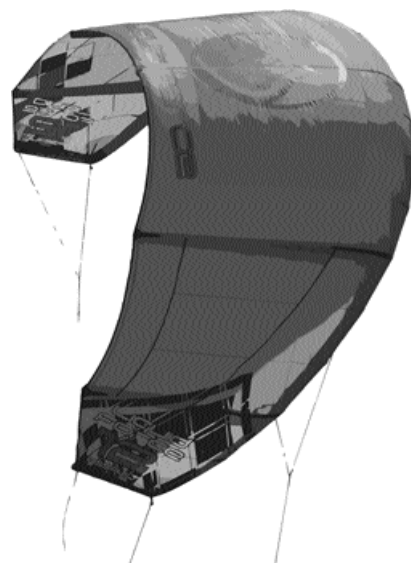
- Participantes:** Joaquina Alonso
 Lucila Alexandre Dupey
 Coi Amar
 Elisa Deschamps

PRO:

- 1ro.:** Juan Canale
2do.: Tino Ferrari
3ro.: Marcos Mafía del Castillo
4to.: Cristian Kaslin

En el acto de entrega de premios la AAK agradeció a las marcas que patrocinaron el evento y especialmente a la prensa, por el permanente apoyo y difusión del kitesurfing.

AAK. Enero de 2008.



SPOT: SPORTBEACH - PINAMAR NORTE - BUENOS AIRES

KITE CLASSIC PINAMAR 2008

Gacetilla AAK - Asoc. Argentina de Kite - Save The Whale

POWER KITES

VELAS PARA KITE-
BUGGY
Y
KITE-MOUNTAIN

ANDRES
CALIDAD ARTESANAL
(011) 15-6474 4593



www.elevationkiteboard.com



www.halawa.com.ar
info@halawa.com.ar

011- 4523-5419

Autorescate

En algunas situaciones, entre ellas cuando el viento calma y el kite no se puede levantar del agua, usted quedará a la deriva y necesitará volver remando a la playa. Aprenda algunos procedimientos para hacerlo con menos esfuerzo y más seguridad. Es importante recordar que muchos incidentes pueden ocurrir cuando quedamos a la deriva por eso no se aleje demasiado de la costa y preferentemente navegue en lugares protegidos, como bahías y ensenadas. Navegar con el viento de tierra es muy peligroso, ya que imposibilita la vuelta sin la ayuda de un barco.

En casos extremos, puede ser necesario que abandone el kite, pero **ATENCION: Nunca abandone la tabla !!**

1- Para asegurarse que el kite no decole accidentalmente, asegure una de las líneas enrollándola algunas vueltas en la barra, antes de comenzar a enrollar las demás. El kite flameará como una bandera y empujará menos.

Recuerde: Siempre enrolle las líneas para que ellas no se enreden o enrolen peligrosamente en usted.

2- Al llegar al kite, desinfe el tubo principal, enrolle el kite alrededor de las costillas y reme hasta la playa. Si usted espera el rescate de algún barco, deje el kite inflado para facilitar la localización.

Recuerde: Luego de vaciar un inflable, cierre la válvula para que no se llene de agua.

3- Si la dirección del viento fuese favorable, vacíe un poco el tubo principal y use el kite como una vela, asegurándolo firmemente por las puntas, manteniéndolas juntas. Este método permite orzar un poco. No se olvide de antes enrollar las líneas en la barra, porque se pueden enroscar en una lancha.

4- Si su tabla fuese muy pequeña o de poca flotación, ate todo el equi-

po con el arnés y vuelva nadando, remolcando las cosas o empujándolas con las manos. Recuerde: Si usted estuviese lejos de la costa, mantenga siempre la calma y nade con tranquilidad.

ATENCION: Nunca abandone la tabla.

5- En caso que reciba ayuda de alguna embarcación, avise al comandante sobre las líneas y enróllelas antes que el barco se aproxime. El barco se debe aproximar por sotavento (el viento debe soplar desde usted hacia el barco). **CUIDADO:** A media distancia, las hélices pueden succionar las líneas y enrollarlas fácilmente.



Texto en www.kitesurfmania.com.br



La Escuela Argentina de Kiteboarding.








Sumate a los mejores cursos para principiantes, intermedios y avanzados dictados por instructores certificados por la International Kiteboarding Organization -IKO- en nuestras instalaciones de San Isidro y Punta Rasa, con un método de enseñanza que brinda la mayor protección y te asegura que vas a disfrutar del kiteboarding desde la primera clase.

www.2ndwind.com.ar :: 011-4793-5626 :: info@2ndwind.com.ar

Face to...

THE WIND

imagenes...

Classic Pinamar 08



- 1- Reportaje a Beto Anido para Ave Fenix.
- 2- Todo vale para ganar unos segundos durante el tiempo de competencia.
- 3- Kite, tabla, viento... Kitesurf!
- 4- El Chevo en problemas...
- 5- Un perfecto Dead Man.
- 6- Joaquina navegando durante la Expression Sesión de las chicas.
- 7- El Team Rosario. Presentes en cada evento de Kite.
- 8- Coi y Lucila con sus "asistentes", excelentes Grupos de Apoyo.
- 9- Una verdadera familia del viento!
- 10- La gran final del evento.



instructor de kite con certificacion aak

La **Kite Beach School (KBS)** a cargo de Mario Sampaolesi, no solo es pionera en la enseñanza del Kite en la Argentina brindando certificación **IKO** (La certificación de la **International Kiteboarding Organization** indica el nivel de navegación de un alumno, habilitándolo para alquilar equipos a nivel mundial y navegar en los spots que requieren de una autorización para ingresar al agua) sino también ahora da el primer paso en la formación de futuros instructores.

Con un revolucionario sistema de enseñanza (**KITES Method**) que se basa en ejercicios didácticos para facilitar la rápida transmisión de conocimientos del profesor al alumno, se dictó en la KiteBeach del 30 de Enero de 2008 al 3 de Febrero de 2008 el curso **INSTRUCTOR DE KITE CON CERTIFICACIÓN AAK**.

Con este nuevo método se reduce considerablemente el tiempo de aprendizaje y se aumenta la curva de satisfacción junto con la seguridad de la persona que realiza el curso de kiteboarding.

A la vez que contempla los estándares de la **Asociación Argentina de Kite (AAK)** y las nuevas metodologías europeas y americanas. De este modo con la misma formación, pero a costo del interesado, es posible certificar en forma simultánea con otra organización internacional.

El rápido crecimiento del Kite Surf en nuestro país obliga a las escuelas a tomar todos los recaudos necesarios en medidas de seguridad (tanto en aplicarlos como en transmitirlos) y la **KBS** hace mucho hincapié en ese tema.

Todos los cursos de la **Kite Beach School** utiliza equipamiento Slingshot 2007/8 que cubre todas las medidas de kites (entre 7 y 20 metros) con tablas para las diferentes etapas del aprendizaje y disciplinas de navegación.

El equipamiento técnico se complementa con una línea de accesorios destinados a maximizar la seguridad del alumno: neoprene, chaleco de flotación, arnés y un casco de comunicación persona a persona que mantiene un dialogo constante entre el profesor y el alumno.



Mario Sampaolesi
Level 2 señor IKO
Director de KBS methodology
Head Coach Kite Method University



Futuros Instructores

En el break de almuerzo del día sábado nos colamos en el curso para charlar un poco con los futuros instructores:

Agustina abre el dialogo contandonos que viene del Windsurf y hace un año y medio que esta con el kite.

Hoy en día el avanzado evolucionar de los equipos en cuanto a sistemas de seguridad y el boom que tuvo el deporte en la última temporada fue lo que la decidió a encarar este curso de Instructor. Sin ningún inconveniente al ser la única mujer, sabe destaca las ventajas que tienen sobre los hombres a la hora de navegar... pesan menos (**20 o 30 kilos**), necesitan menos viento lo que les permite navegar casi en cualquier condición, al ser mas livianas pueden por ejemplo planear mas y ejecutar otro tipo de maniobras...

Leo toma la posta de la charla y nos comenta también el amplio margen de edad que hay en el deporte. Desde muy chicos hasta un ejemplo concreto en la Laguna de Junín de un **"Kitesurfer"** de 78 años.

Con cuatro años dentro del Kite, Leo viene del Roller Hockey y Hockey sobre Hielo hasta conocer el Kite Surf, algo de Wakeboard y ya estaba listo para quedarse con el kite.

Se acerca al curso con la firme idea de crear una escuela en su localidad (**San Nicolas**) y poder brindar acceso a todo aquel que quiera dar sus primeros pasos en la actividad.

Le toca a **Cristian** quien nos cuenta que viene de practicar natación, kayak, Jet ski, hasta llegar al kite hace unos cuatro años. Si bien esta dictando cursos dentro de una escuela de Kite, la idea del curso de instructor es para perfeccionarse y por sobre todas las cosas adherirse a un método de enseñanza unánime.

Gustavo y Mauricio su suman a la charla demostrando que todo el grupo de alumnos de este curso de instructores tiene muy en claro a donde quieren llegar: **la practica segura del deporte**.

Ellos son los que se animaron a encarar todo esto con la responsabilidad que conlleva. Formarse como instructores dentro de un marco de reglas y métodos de enseñanza unánimes que son avalados por la **Asociación Argentina de Kite**.



Los alumnos en plena clase teorica

Parapente

paracaídas de emergencia



PARACAÍDAS DE EMERGENCIA.

Los paracaídas de emergencia fueron incorporados a las alas delta hace más de 25 años, y su uso en el mundo del parapente, aunque más tardío, se ha generalizado y ha de formar parte de cualquier equipo de vuelo por básico que sea éste. Un paracaídas de emergencia no es un accesorio, como lo es un radio o una emisora, sino que la misión que ha de cumplir es capital, por lo que su elección, uso y mantenimiento, han de ser una prioridad para el piloto. Constituye por sí mismo una última oportunidad, y su buen funcionamiento depende en buena parte de que consideremos a este elemento tan importante o más que el propio parapente, por ello debemos atender a sus "necesidades", que también las tiene.

SU UTILIZACIÓN

¿ Cuando debemos usarlo ? Mejor nunca, pero si sucede algo de lo a continuación se expone, no debemos tener ningún reparo en utilizarlo. No lo compramos solamente para lucirlo en el arnés.

Colisión en vuelo, rotura del paño o suspentaje de nuestra vela, plegadas irreversibles o cerca del relieve, y problemas fisiológicos que nos impidan seguir centrados con seguridad en el vuelo. Estas son la causas más comunes.

EL BALANCEO

Como veremos más adelante, los paracaídas, y especialmente los de tipo PDA y porosidad 0, suelen balancearse mucho al descender debido a la interferencia del parapente, que a menudo tiende a reabrirse, así como a la forma en que se organiza el flujo aerodinámico dentro del paracaídas. Este efecto puede resultar peligroso, pues puede incrementar la velocidad con que llegamos al suelo. Es conveniente, si no disponemos de un sistema de suelta rápida (que será lo más normal), intentar recoger el parapente hacia nosotros, y de no ser posible, al menos tirar de las bandas "B" para reducir su interferencia.

LA EXTRACCIÓN

Ha de hacerse siempre hacia el exterior y con mucha fuerza. No debemos lanzarlo hacia delante, porque si estamos metidos en una autorrotación se vendrá contra nosotros. Hay que intentar aprovechar nuestra velocidad y lanzarlo en dirección contraria a nuestro avance para que así se abra antes y no se enrede con el parapente.

TIPOS

Hay una gran variedad de paracaídas en el mercado, con diseños, apariencias y características de manejo y vuelo muy distintas. En realidad son una variación de un mismo concepto que tratan de adaptarlo mejor a las necesidades o gustos de cada piloto.

Los hay de campana semiesférica tradicional, cónicos, cónicos con válvulas, PDA, doble campana, dirigibles, de tejido poroso o porosidad 0, tipo Rogallo o delta, de extracción manual, balística o mediante muelles o aire comprimido, etc.... La verdad es que ninguno de ellos es mejor que los demás, todos tienen algo a favor y algo en contra.

Los sistemas de extracción.

Manual. Es el más común, se trata de un asa de nylon rígida unida al contenedor del paracaídas y sobre la que al aplicar fuerza extraeremos todo el paquete de emergencia. El lanzamiento del paquete ha de hacerse con fuerza y hacia el exterior, en dirección contraria a nuestro avance.

Debemos evitar dejarlo caer sin más, pues de esta forma ganaremos algún segundo en su velocidad de apertura.

Sistemas balísticos.

Son sistemas que llevan incorporado un mecanismo pirotécnico que lanza el paquete y abre el paracaídas en un tiempo record. Este sistema es capaz incluso de atravesar la tela del parapente para abrirse camino. Su inconveniente es su costo, su mantenimiento, y su peligrosidad en despegues muy concurridos, pues un accionamiento fortuito de este dispositivo puede herir gravemente a alguien.

Los muelles y los sistemas de aire comprimido. Son dos fórmulas distintas para el mismo cometido. El accionamiento de cualquiera de estos sistemas permite la extracción del pilotillo, que es un pequeño paracaídas que a su vez tira del principal provocando su apertura. Son menos rápidos que los pirotécnicos, pero menos peligrosos en caso de accionamiento fortuito. En general estos mecanismos no manuales de extracción son mas complejos a la hora de efectuar sobre ellos las operaciones de plegado y mantenimiento.

La fuerza de extracción

Normalmente, con los sistemas combinados de pasador o aguja y velcro, la fuerza necesaria para extraer el contenedor es de unos 5 o 6 Kg. Es conveniente revisar con frecuencia el sistema de extracción, especialmente después de algún revolcón que pueda haber aflojado o descolocado el velcro.

El tiempo de apertura

Este tiempo depende de una gran variedad de factores, y no solo del tipo de paracaídas que llevemos. Si se trata de un paracaídas de extracción manual tipo PDA, el tiempo puede oscilar entre los 3 y los 5 segundos en caída libre, y unos 35 m. recorridos. Pero las mediciones que se realiza en los test no son del todo fiables, pues no se reproducen las muchas situaciones que se pueden dar en una emergencia real, como son la velocidad de descenso, la velocidad angular, la interferencia del parapente, la fuerza del lanzamiento, etc.... Normalmente un paracaídas necesitará de 40 a 60 m. para abrirse de forma efectiva y total.

La velocidad de descenso

Para evitar daños al aterrizar con un paracaídas de emergencia, la tasa de caída no debería superar los 6,5 m/s, que sería como saltar desde una altura de 2,5 m.

El aterrizaje

Para aterrizar con ciertas garantías debemos conocer la técnica que utilizan los paracaídas: codos pegados al tórax, pies juntos, barbilla pegada al cuello, rodillas ligeramente flexionadas, y musculatura en tensión dispuesta a rodar en cuanto toquemos el suelo.

La colocación del paracaídas en la silla

En función de nuestros gustos, así como de los fabricantes de sillas que incorporan contenedores para su alojamiento, podemos llevarlos en distintas posiciones.

Bajo la silla. justo en la parte inferior de la tabla sobre la que nos sentamos. Suelen llevarlo algunas sillas de competición. Dada su posición tan expuesta, la apertura fortuita en vuelo tras un revolcón en el despegue que lo haya descolocado, no es difícil.

En un lateral. Es la fórmula más utilizada por su simplicidad, dado que el asa esta siempre a la vista y en un costado de la silla. Su único inconveniente es que la posición para lanzarlo, si bien no es mala, no es la mejor posible, pues para

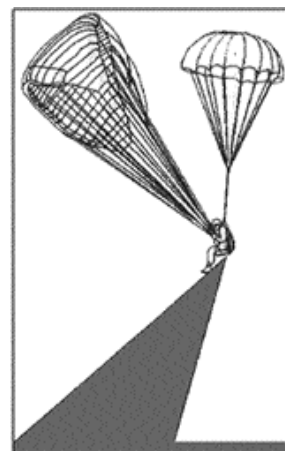
lanzarlo con fuerza hacia el exterior tenemos que hacer dos movimientos, uno de extracción del paquete del contenedor, y otro de lanzamiento propiamente dicho. Si intentamos hacerlo todo con un solo movimiento, debido a la fuerza que hay que aplicar solo para extraerlo, y debido también a la longitud de la cinta que une el asa al paquete, nos quedará muy poco recorrido en el brazo para lanzarlo lejos y fuerte.

Ventral. Seguramente sea la posición más cómoda de todas, pues no desequilibra el peso en la silla al encontrarse en el centro, el asa esta siempre a la vista, y su posición para el lanzamiento es inmejorable. Su único inconveniente es que resulta algo engorroso por el hecho de que siempre lo llevamos colgado de la silla, y por ello tendremos que quitarlo y ponerlo cada vez que despeguemos o aterricemos.

Dorsal. Este sistema incorpora el recipiente o contenedor del paracaídas en el dorso de la silla. El asa de extracción puede ir situado detrás, a la altura de la zona lumbar, o bien sobre el hombro. Como es obvio su principal inconveniente es que no tenemos el asa a la vista, y tendremos que fiarnos de nuestra "memoria táctil" para dar con ella, por eso es conveniente ensayar mucho el lanzamiento colgados sobre un columpio.

SU MANTENIMIENTO

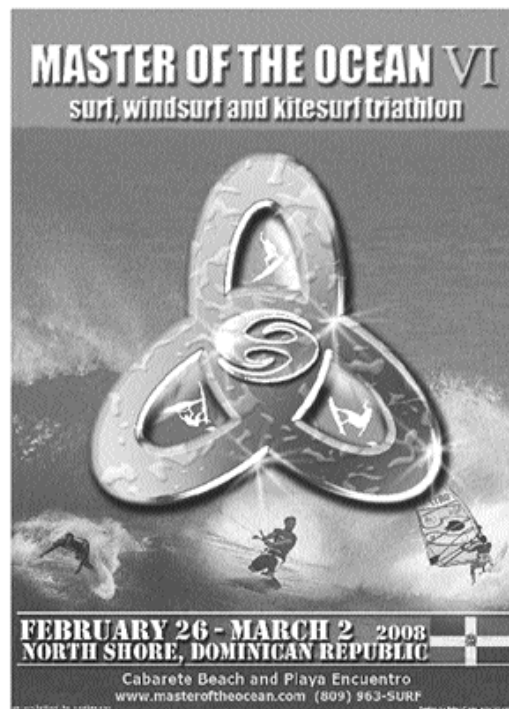
Debemos prestarle mucha atención a este apartado. El mantenimiento del paracaídas no es demasiado complejo. Para empezar, si vamos a estar un tiempo sin utilizarlo hay que guardarlo en lugares secos, no expuestos a la luz solar, y a temperatura ambiente, sin depositar nada encima que los pueda comprimir o apelmazar. Si lo utilizamos con regularidad es necesario, al menos 2 veces al año, sacarlo para airearlo y quitarle la electricidad estática al menos durante 24 hs., limpiarlo, y finalmente plegarlo cuidadosamente. Si no conocemos bien la técnica de plegado de nuestro paracaídas es mejor dejar esta operación a un experto. Observando estas pautas de mantenimiento un paracaídas puede durar muchos años.



NOTICIAS DEL VIENTO

Felicitaciones Chevo!!

El Chevo es un Rider de Rosario, siempre de buena onda y dispuesto a ayudar.
Los chicos en Junin sacando el bote de los bomberos para ir a buscar un buen lugar, lo vimos en Punta...
Y también lo vimos muy contento cuando salió ganador de la Categoría Intermedia!!



MUNDIAL CARROVELISMO

Pilotos Argentinos que participan en el Mundial de Carrovelismo Argentina 2008.
Disputándose al cierre de esta edición en la ciudad de Rada Tilly, provincia de Chubut.
En tres de las cinco categorías Argentina tendrá representantes.
Les deseamos la mejor de las suertes y esperamos una destacada participación.

Muy buenos vientos!!

Pais	Apellido y Nombre	Sexo	Vela
CLASE 2			
Argentina	Coetsee Andres	M	A-555
CLASE STANDART			
Argentina	Clark Brian	M	A-77
Argentina	Coria Rodrigo	M	A-S450
Argentina	Coria Oscar	M	A-S239
Argentina	Hormigo Nestor	M	A-S700
Argentina	Kindruk Sergio	M	A-112
Argentina	Reyes Pablo	M	A-S466
CLASE 5 PROMO			
Argentina	Casalanguida Ariel	M	A-35
Argentina	Clausen Javier	M	A-107
Argentina	Corchuelo Mani	M	A-123
Argentina	Pedrosa Ignacio	M	A-132
Argentina	Pereyra Sergio	M	A-38
Argentina	Ronconi Pablo	M	A-71
Argentina	Sanchez Sandro	M	A-127
Argentina	Scavo Roberto	M	A-25
Argentina	Scavo Juan Carlos	M	A-43
Argentina	Serra Jose Antonio	M	A-3
Argentina	Villar Fernando	M	A-11
Argentina	Wolf Pablo	M	A-28

Queres ser anunciante de
THE WIND??

No lo dudes...

El viento no se ve

THE WIND si!!

thewind@thewind.com.ar

CONTRA VIENTO Y MAREA

Servicio Meteorológico Nacional
www.meteofa.mil.ar

WindGuru
www.windguru.cz

Riopia.com
www.riopia.com
Te da la posibilidad de enviarte a celu-
lar o mail info actualizada del viento.

Windfinder.com
www.windfinder.com

Río Vía S.A
www.rivovia.com

DelViento
www.delviento.com

Servicio de Hidrografía Naval
www.hidro.gov.ar

AccuWeather
www.accuweather.com

The Weather Channel
http://espanol.weather.com

CLASIFICADOS

Radsail 3.0 Pro NUEVO mochila portadora, winds plásticos, manijas bobina-
doras en aluminio, Control Line: 2 x 25 mts. Brake Line: 2 x 25 mts.
Dyneema ----->U\$S 470,00
info: jorge@barriletesalar.com

-Vela completa marca Sol, modelo High Sport 2001, excelente, muy poco uso.

-Arnés Neilpryde Freewave talla M 2001, muy bueno.

-Traje Neoprene, Connelly, Sky warm - usa 2001, negro y azul a rayas, bueno.
Equipo ideal para empezar, info: julian325@hotmail.com

Para publicar en esta seccion, mandanos un correo a thewind@thewind.com.ar

